DOCUMENT: 830-224/023
860-184/023

CONFERENCE OF MINISTERS AND DEPUTY MINISTERS
OF AGRICULTURE

Feed Freight Assistance

New Brunswick

Victoria, British Columbia
August 25 - 27, 1986

FEED FREIGHT ASSISTANCE

PRESENTED AT THE

FEDERAL-PROVINCIAL AGRICULTURE MINISTERS' CONFERENCE

VICTORIA, B.C.

AUGUST 26 - 27, 1986

BY

HON. HAZEN MYERS, MINISTER
DEPARTMENT OF AGRICULTURE
PROVINCE OF NEW BRUNSWICK

FEED FREIGHT ASSISTANCE

Livestock producers in New Brunswick and throughout the Atlantic region continue to face higher feed costs than their competition in central and western Canada. While grain production is on the increase in New Brunswick, livestock and poultry feeders still find it necessary to purchase over 60% of their feed grain requirements from outside sources. Associated transportation charges lead to an added cost ranging from $40.00 to $60.00 per tonne even with the benefit of Feed Freight Assistance.

By way of background, the Feed Freight Assistance Program was introduced in Canada in 1941 to encourage the movement of prairie grain to Eastern Canada and British Columbia and at that time covered 90% of the transportation cost. In 1966, the Livestock Feed Assistance Act was proclaimed and the program was continued with the objective of equalizing feed costs throughout Canada. Ontario corn was designated for coverage in 1967.

By 1976, the level of FFA coverage had slipped to 59% of the total transportation cost. Due to inflation and increased transportation charges during the late 1970's and early 1980's, and with approximately the same amount of total dollars involved, the rate of assistance has been allowed to erode to where the FFA program now only covers about 23% of the total transportation cost on eligible grain shipments. Intraregional farm-to-farm sales were added in 1984, but protein crops are still excluded.

For the fiscal year 1984-85, total expenditures under FFA for the Atlantic provinces amounted to approximately $7.6 million on about 470,000 metric tonnes.

The Maritime Farmers Council and Departments of Agriculture from the Atlantic Region developed a strategy for achieving livestock feed self-sufficiency in the region by the year 1996. The strategy calls for doubling cereal grain production, increasing the production of protein crops and forage quality improvement. An enhanced FFA program is needed until self-sufficiency is achieved in the Maritime provinces and over a longer term in Newfoundland.

Agriculture Canada recently announced a five year $35.0 million federal commitment to assist the region in addressing the long term strategy for increasing livestock feed production. FFA is to be maintained until feed self-sufficiency is achieved. We welcome this announcement and our Department is now engaged in developing an action plan for maximizing New Brunswick's contribution toward the achievement of this objective.

However, simply maintaining the Feed Freight Assistance program at its current level will not provide the needed support to our livestock and poultry sector during the development period. While feed self-sufficiency will eventually result in reduced feed costs for the region, our livestock feeders cannot continue to pay the additional $40.-$60. per tonne in the interim.

We are concerned that the level of assistance through FFA may continue to decline. If the federal government's commitment to maintaining FFA means that the total amount of funding will remain the same, then increasing transportation costs will have the effect of further reducing the level of assistance. Over the ten year develoment period, FFA coverage could erode to less than 15%.

The "At and East" Freight Assistance program should be reviewed to determine if the level of assistance can be adjusted while still maintaining a consistant flow of grain through the ports of Saint John and Halifax. The "At and East" subsidy is based on Section 272 of the Railway Act and is used to assist the movement of western grain and flour to export position through Eastern ports.

The federal government is also urged to examine its current policy of requiring that all water movement of grain to Eastern ports be by vessels of Canadian registry. The waiver system currently in place, provides for foreign vessels to be used only under special circumstances where the supply of Canadian ships is temporarily insufficient. This policy has implications for reduced competition with resulting higher shipping costs by water. As rail rates to Atlantic Canada are based on the water rate, any reduction in the water rate should lead to reduced rail rates and hence lower feed grain transportation costs to our livestock feeders.

The federal government and the Canadian Livestock Feed Board should review the current rate schedule applicable under the FFA program to various points of destination within the region to determine if they are equitable in terms of the current pattern of grain movement.

With a significant upward adjustment in the level of FFA, New Brunswick would be in a position to consider participation in tripartite stabilization for red meat commodities.

In summary, we are proposing that the level of assistance under FFA be increased to the Atlantic region during the next ten year development period. This will be required if the livestock sector is to remain competitive while feed self-sufficiency is achieved. A number of ways to improve cost-effectiveness have been suggested.

DOCUMENT: 830-224/023
860-184/023

CONFÉRENCE DES MINISTRES ET DES SOUS-MINISTRES
DE L'AGRICULTURE

Aide au transport des provendes

Nouveau-Brunswick

Victoria (Colombie-Britannique)
Du 25 au 27 août 1986

AIDE AU TRANSPORT DES PROVENDES

DISCOURS PRONONCÉ PAR

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE, M. HAZEN MYERS,

À LA CONFÉRENCE FÉDÉRALE-PROVINCIALE DES MINISTRES

DE L'AGRICULTURE

À VICTORIA (COLOMBIE-BRITANNIQUE),

LES 26 ET 27 AOÛT 1986.

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK

AIDE AU TRANSPORT DES PROVENDES

Les producteurs de bétail du Nouveau-Brunswick et de toute la région atlantique sont toujours aux prises avec des coûts de provendes plus élevés que leurs concurrents du Centre et de l'Ouest du Canada. Bien que la production de céréales soit à la hausse au Nouveau-Brunswick, les engraisseurs de bétail et de volailles se voient toujours forcés d'acheter plus de 60 p. cent de leurs approvisionnements en provendes à l'extérieur de la province. Les frais de transport associés à ces achats augmentent le coût d'une tonne de céréales de 40 $ à 60 $, et ce en dépit de l'aide accordée pour le transport des provendes.

Rappelons que le Programme d'aide au transport des provendes a vu le jour en 1941 pour encourager le transport des céréales depuis les Prairies vers les provinces de l'Atlantique et la Colombie-Britannique. Le programme couvrait alors 90 p. cent des coûts du transport. En 1966, la Loi sur l'aide à l'alimentation des animaux de ferme a été promulguée et le programme s'est poursuivi avec pour objectif d'uniformiser les coûts des provendes à la grandeur du pays. En 1967, l'on choisissait de couvrir les frais de transport du maïs de l'Ontario.

En 1976, les frais de transport n'étaient toutefois plus couverts que dans une proportion de 59 p. cent. L'inflation et l'augmentation des frais de transport enregistrées à la fin des années 70 et au début des années 80 ont fait que le niveau de l'aide fournie par le Programme d'aide au transport des provendes, bien que ce dernier offrait environ les mêmes sommes d'argent, s'est érodé et ne couvre plus à présent que 23 p. cent du coût total du transport des chargements de céréales admissibles. Les ventes entre exploitations agricoles d'une même région ont été admissibles au programme à partir de 1984, mais les protéagineux en sont toujours exclus.

Pour la région atlantique, le total des dépenses effectuées dans le cadre du programme au cours de l'année financière 1984-1985 se chiffraient à environ 7,6 millions de dollars pour quelque 470 000 tonnes métriques.

Le Conseil des agriculteurs des Maritimes et les ministères de l'Agriculture des diverses provinces de l'Atlantique ont élaboré une stratégie devant permettre à notre région d'atteindre l'auto-suffisance en matière de provendes dès 1996. Selon cette stratégie, il nous faudra doubler notre production de céréales, augmenter notre production de protéagineux et améliorer la qualité de nos fourrages. Un programme amélioré d'aide au transport des provendes sera donc nécessaire aux Maritimes pour ces dix prochaines années et il est à prévoir que la province de Terre-Neuve en aura besoin pour plus longtemps encore.

Agriculture Canada s'est récemment engagé à contribuer 35 millions de dollars, répartis sur une période de cinq ans, pour aider notre région à mettre sur pied cette stratégie à long terme pour l'augmentation de la production des provendes. Le Programme d'aide au transport des provendes restera en vigueur jusqu'à ce que l'auto-suffisance en matière de provendes soit atteinte. Nous nous réjouissons de cette contribution du gouvernement fédéral et notre ministère travaille maintenant à concevoir un plan d'action visant à maximaliser l'apport du Nouveau-Brunswick à la réalisation de cet objectif.

Cependant, le simple maintien de l'actuel Programme d'aide au transport des provendes ne fournira pas l'aide dont notre industrie du bétail et notre industrie avicole auront besoin au cours de la période de développement. Et bien que l'auto-suffisance, une fois atteinte, nous permettra de bénéficier de coûts de provendes réduits, nos producteurs ne pourront, en attendant ce moment, continuer à débourser les 40 $ à 60 $ supplémentaires la tonne métrique de provendes.

Nous craignons que le niveau d'aide accordé en vertu du Programme d'aide au transport des provendes ne cesse de fléchir. Si l'engagement qu'a pris le gouvernement fédéral de maintenir l'aide au transport des provendes signifie que le montant global de financement va demeurer inchangé, l'accroissement des coûts de transports fera alors diminuer encore davantage le niveau d'aide. Sur la période de développement de dix ans, le pourcentage d'aide au transport des provendes pourrait diminuer pour atteindre moins de 15 p. cent.

Il y aurait lieu de réviser le Programme d'aide au transport "à l'est de ce point" en vue de déterminer si on pourrait rajuster le niveau d'aide tout en assurant qu'un nombre constant de chargements de grain passent par les ports de Saint John et de Halifax. La subvention "à l'est de ce point" se fonde sur l'article 272 de la Loi sur les chemins de fer et vise à encourager l'utilisation des ports de l'Est pour le transport du grain et de la farine provenant de l'Ouest et destinés à être exportés.

On a également demandé au gouvernement fédéral de se pencher sur sa politique actuelle exigeant que le transport du grain par voie maritime jusqu'aux ports de l'Est se fasse à bord de navires immatriculés au Canada. Le système de dispense en place actuellement prévoit l'utilisation de navires étrangers dans des circonstances exceptionnelles seulement et lorsque le nombre de navires canadiens est provisoirement insuffisant. Cette politique a des répercussions négatives sur la concurrence et cela se reflète par des coûts accrus d'expédition par voie maritime. Comme les tarifs du transport par voie ferrée aux provinces canadiennes de l'Atlantique sont calculés en fonction des tarifs du transport par voie maritimes, toute réduction des tarifs par voie maritime devrait entraîner des tarifs réduits par voie ferrée et, ainsi, des coûts réduits pour le transport des provendes à nos producteurs de bétail.

Il y aurait lieu pour le gouvernement fédéral et l'Office canadien des provendes de réviser le barème des taux actuels en vigueur dans le cadre du Programme d'aide au transport des provendes à diverses destinations à l'intérieur de la région, afin de déterminer si les taux sont équitables considérant la structure actuelle du transport du grain.

Un relèvement important du taux d'aide au transport des provendes permettrait au Nouveau-Brunswick d'envisager de contribuer à la stabilisation tripartite pour les produits de viande rouge.

Pour résumer, nous proposons d'accroître le niveau d'aide en vertu du Programme d'aide au transport des provendes pour la région de l'Atlantique pour la période de développement de dix ans. Cela est indispensable si nous voulons que l'industrie du bétail demeure concurrentielle pendant qu'on tente d'atteindre l'auto-suffisance en matière de provendes. De nombreux moyens ont été avancés pour améliorer la rentabilité.